



Fiat 770/800



SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 15 // Enero 2015



16 *Nota de Tapa*
Fiat 770/800

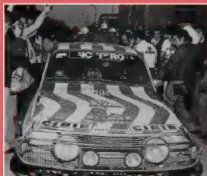
24 *Auto & Arte*
Fiat 800 Spider

06 *Mi Club*
Chevrolet Cars Club

10 *Aniversarios*
30 años del Antique



12 *Automovilismo Histórico I*
Huayra y Halcón



26 *Automovilismo Histórico II*
Cuando Recalde y su R-1
conquistaron América.

30 *Descubrimientos*
La Ruta 40

32

Restauradores

Ismael Bozikovich

38

Camión Argentino

Fiat 619/697

41

Visitas

Museo Buccì



44

AventurasRecorrido perimetral
por Argentina**Editorial**

Estimados lectores, muy feliz 2015.

En este primer número del año repasamos la era Vignale en la Argentina con los icónicos Fiat 770/800 que la terminal de El Palomar fabricó en la segunda mitad de los años 60. Descubrimos la Ruta 40 junto a Federico Kirbus y a bordo de un Borgward Isabella.

Recorremos perimetralmente el país con un Fiat 1500 de 1966.

Desde Zenón Pereyra, Santa Fe, compartimos la inauguración del museo que atesora la obra e historia deportiva de la familia Buccì.

Festejamos junto al Registro Antique las tres décadas de este clásico argentino.

Destacamos dos geniales creaciones de Pronello y el automovilismo argentino, el Huayra y el Halcón. Además, repasamos la mítica actuación de Jorge Recalde y su Renault 12 en el Rally Vuelta a la América del Sur.

Viajamos a Los Surgentes, Córdoba, para atestiguar el renacimiento de los clásicos de la década de 1920.

Camión Argentino nos cuenta sobre dos emblemáticos camiones de los años 70.

Y mucho más. Gracias por acompañarnos.

Staff**Editor**

Gustavo Feder

Colaboradores

En esta edición: Gonzalo Alanis, Juan Carlos Azcuy, Pablo Buccì, Federico Kirbus, Hernán Martínez y Emiliano Passarelli.

Fotografía

Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.

Diseño

Exodo Diseño Nativo

Correo

info@auto-historia.com.ar

Nuevo Honda argentino

A fines de octubre de 2014, Honda Motor de Argentina confirmó la producción de un nuevo modelo en su planta de Campana. Se trata del HR-V, un vehículo que inaugurará un nuevo segmento y cuya producción se iniciará a partir del primer trimestre de 2015.

Este nuevo Crossover combina la dinámica de una SUV, la elegancia de una Coupé y la versatilidad de una Minivan. Con un moderno diseño urbano y deportivo, se dirige a crear un nuevo segmento SUV Crossover en el mercado.

Desarrollada con las últimas innovaciones de la marca en materia de tecnología y seguridad, la nueva Honda HR-V contará con un motor 1.8L i-VTEC y dos tipos de transmisión, una automática CVT y otra manual de 6 marchas, que le permitirán alcanzar los más altos niveles de performance, fusionando un elevado rendimiento de conducción con una inmejorable eficiencia en el consumo de combustible.



El nuevo modelo de fabricación nacional se destinará tanto al mercado interno como de exportación, con un volumen anual de producción de 15.000 unidades. Además, el proyecto contempla el desarrollo de 60 nuevas piezas locales.

En relación a este anuncio, Hideki Kamiyama, Presidente de Honda Motor de Argentina, comentó: "Es un gran orgullo comenzar a producir un modelo global en el país, que nos permitirá duplicar nuestra producción y exportación anual".

De esta manera, Honda Motor de Argentina reafirma su compromiso, incorporando un nuevo segmento de vehículo de producción local y desarrollando una sólida cadena de valor.

4



Adiós ingeniero

A la edad de 89 años falleció en diciembre pasado Raúl Gómez, uno de los hacedores mas valiosos de la industria automotriz argentina. Con solo 27 años, aceptó en la naciente IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) el desafío de reconvertir los inadecuados tractores Empire en un vehículo utilitario. Su inventiva dio origen a uno de los referentes máximos de la historia del automóvil en la Argentina: El Rastrojero.

Con su flamante título de Ingeniero Aeronáutico, Gómez había ingresado a la empresa estatal en 1950 para desempeñarse en el Departamento Planta Motriz. Incorporada la actividad automotriz, a partir de 1952 pasó a este sector en el cual se desempeñó hasta 1956.

Adiós Don Raúl. Muchas gracias.

El Renault Fluence se renueva

Renault Argentina presentó la nueva generación del Fluence, el sedán producido en la Fábrica Santa Isabel de Córdoba.

El nuevo Renault conserva los principales atributos en los que sobresale desde su lanzamiento (habitabilidad, seguridad y confort), suma más herramientas tecnológicas y renueva su diseño.

El renovado Fluence refleja la nueva identidad de marca global, concebida por el diseñador Laurens van den Aker, y se integra así a la línea reflejada en los concept cars, en modelos como el Clio IV y el Capture y en la oferta local conformada por el Clio Mío, Kangoo y Logan.

Entre las principales novedades se destaca el nuevo frontal, luces leds en faros delanteros y traseros, repetidores leds en espejos laterales, nuevo diseño de llantas y una renovación de la armonía interior con tapizados y materiales de categoría superior.

El nuevo Renault Fluence se posiciona como referente indiscutido del segmento en materia de tecnología. No solo ha sumado nuevas



tecnologías a la ya extensa lista de equipamiento, sino que se han extendido las herramientas existentes a más versiones.

Entre los principales ítems, se destacan el sistema multimedia R-Link con pantalla táctil de 7", navegador satelital, tarjeta llave "Smart Card" y el tablero digital. Este equipamiento estará disponible en toda la gama. Además, se incorporan nuevos dispositivos al modelo: cámara de estacionamiento y sensor de estacionamiento delantero.

La gama del nuevo Renault Fluence permite combinar las dos opciones de motor -1.6lt y 2.0 lt - con todas las transmisiones, incluida, la de tipo variable continua (CVT).

Mercedes-Benz, líder en vehículos comerciales y de alta gama

Mercedes-Benz Argentina concluyó 2014 como líder en ventas de vehículos comerciales. La marca se ubicó al tope en camiones con un 25,3% de participación; en buses logró el 76,2%; y en utilitarios, alcanzó un 34,6% con su modelo Sprinter. En los tres casos, los guarismos superaron la performance de 2013 y consolidaron 9 años consecutivos de liderazgo en el sector.

En cuanto al disputado segmento de auto-

móviles de alta gama, Mercedes-Benz alcanzó un rotundo 46,2% de participación.

En relación al Sprinter, en 2014 se produjo la unidad 250.000. Además de este exitoso utilitario, la terminal alemana fabrica la línea de camiones Atron (1624, 1720 y 1634) y los chasis de buses (LO915, OF1418, OH1518, OH1618, OH1718, OF1722) y se prepara para iniciar en pocos meses la producción de la nueva van Vito.

Están del moño



Aunque activo desde octubre de 2009, el Chevrolet Cars Club fue formalmente fundado unos meses más tarde, en enero de 2010. Luego de sucesivas postergaciones debidas a factores climáticos, la primera reunión pudo concretarse el domingo 15 de agosto de 2010. De la misma partici-

paron 10 autos de la marca y algunos de clubes amigos.

El objetivo principal del club es fomentar la unión de sus integrantes y estrechar lazos de amistad con la mayoría de los clubes de autos de la República Argentina y, a futuro, de países limítrofes, como así



Con pocos, pero intensos años de actividad, el Chevrolet Cars Club representa a una marca con fuerte tradición en nuestro país.

también difundir y enseñar el patrimonio cultural automovilístico nacional.

La asociación realiza mensualmente una diversidad de actividades, entre ellas, caravanas solidarias, encuentros interclubes, exposiciones a beneficio, eventos de la marca y presentaciones de nuevos vehículos

(invitados por General Motors Argentina).

Por el momento, el Chevrolet Cars Club está constituido por un responsable y coordinador, un secretario, un tesorero y los socios que acompañan en la toma de decisiones. Mientras tanto, se está tramitando la Personería Jurídica, por ende

será determinado un estatuto con todos los requisitos correspondientes.

En la actualidad, el club tiene registrado 65 socios, la mayoría pertenece a zonas aledañas al lugar de reunión mensual, aunque algunos de los integrantes provienen de San Martín, José C. Paz, Isidro Casanova, Gregorio de Laferrere, Mariano Acosta, Campana, Suipacha y la Ciudad de Buenos Aires.

Todos los miembros de la asociación, desde el que recién se incorpora hasta el de mayor antigüedad, reciben asesoramiento sobre talleres mecánicos, de chapa y pintura y de repuestos para los distintos modelos. Otros beneficios son la posibilidad de ingresar como socio al Automóvil Club Argentino (ACA), sin abonar cuota de ingreso y con bonificaciones, a través de convenios entre el Chevrolet Cars Club y el ACA y la alternativa de asegurar los vehículos contra robo en una compañía de prestigio internacional.

8

Como parte de su compromiso con la sociedad, el club colabora con la Fundación Felices los Niños (a través del Club Locos X El 1500), el Hospital Dr. Juan P. Garrahan (a través del Kawaclub), la Asociación Civil SIAND (Servicio Integral Al Niño Desamparado) y con la Cruzada Todos X Un Esfuerzo Por Elías.

Para asociarse al Chevrolet Cars Club, los interesados deberán estar de acuerdo con los lineamientos expuestos y aceptar los estatutos que el organismo propone. El trámite debe ser realizado por el propio interesado acercándose a la sede el tercer domingo del mes, no aceptándose un tercero como realizador del mismo. Otra forma de incorporarse es que un socio del Chevrolet Cars Club lo presente como candidato. A partir del momento de su ingreso, formará parte del staff, intervendrá en todas las decisiones y tendrá derecho a integrar sus órganos directivos. ☘



En todos los eventos, la misma pasión





LOS VERDADEROS CAMBIOS, COMIENZAN POR DENTRO.

Cuando una compañía se compromete con el medioambiente la coherencia lo es todo. Por eso, en nuestras plantas y oficinas implementamos prácticas responsables de reducción, reutilización y reciclado, que minimizan el impacto medioambiental y alcanzan los más bajos niveles de emisiones. Para que juntos, nuestro paso por el planeta, deje una huella inspiradora para las futuras generaciones.

Un clásico, 30 años

10

Cielo despejado, pleno sol, suave brisa. Condiciones inmejorables para disfrutar de las caricias del viento a bordo de un descapotable. Si es un clásico y, además, está de festejo, mucho mejor.

El Antique, la imperecedera creación de Pedro Campo y Alain Baudena, cumplía 30 años. En 1984, Luis Gaggino, un joven empresario, concretaba un sueño gestado a lo largo de dos años. Tres décadas más tarde, el Registro Antique reunía una veintena de ejemplares, de los más de cien producidos, para celebrarlo.

El evento comenzó en Palermo muy temprano. Un variopinto parque del auto de-

portivo argentino, en excelente estado de conservación y funcionamiento, le puso más calor y color al entorno.

Los Antique no estuvieron solos. Un nutrido grupo de autos sport de producción nacional, e inclusive, algunos importados, acompañaron la celebración.

Propietarios del modelo, socios del Registro, invitados y medios de prensa le dieron cuerpo al marco festivo.

Luis Gaggino, Pedro Campo, Alain Baudena y Rafael Balestrini, responsables del proyecto, diseño y construcción del Antique fueron especialmente homenajeados por la organización.



Balestrini, Campo, Baudena y Gaggino, los padres.



Durante el evento, el diseñador y artista plástico Jorge Ferreyra Basso obsequió un original en tela a Luis Gaggino con la representación del auto sport. Algunas reproducciones numeradas en tela y en papel del trabajo fueron comercializadas entre los asistentes. Además, el reconocido artista realizó en vivo una obra que fue firmada por los responsables del proyecto. Luego de las palabras de rigor de los homenajeados, y la de algunos invitados especiales, llegó el momento más esperado. Los motores se pusieron en marcha y los Antique encararon las calles de Buenos Aires. En caravana por Libertador hacia el

centro, el compacto pelotón de autos sport nacionales invadió las avenidas porteñas. Con los pelos al viento (canosos en muchos casos), la sonrisa ancha y las manos aferradas al volante de madera, los conductores disfrutaron de un viaje único y a pleno sol que incluyó la vuelta al obelisco, una parada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires y regreso a Palermo. Al mediodía llegó el almuerzo. La charla relajada y las anécdotas pusieron el broche final al homenaje del Antique, el único auto de producción nacional que nació clásico. ❧

Avanzados a sus tiempos

Considerado por muchos, como los prototipos más hermosos de todos los de su época, tanto el Halcón como el Huayra demostraron la calidad inventiva de Heriberto Pronello.



12

acía tiempo que Heriberto Pronello soñaba en crear, ése: "su auto". Durante 1966 efectuó trabajos particulares, como el de remozar y hacer aerodinámico a un Vallant III para el piloto Ricardo "Rueda Libre" Depaoli. Pero a fines de aquel año, pegó el salto que necesitaba: ingresó al equipo de competición de Industrias Kaiser Argentina (IKA). Primero, junto con Oreste Berta, proyectó la Liebre I (un Torino 380W con trompa perfilada) y luego le siguió la II, que arrasó con gran cantidad de victorias. A fines de ese exitoso calendario, hizo nacer

una maqueta de un extraño auto denominado "Huayra" (viento en quechua). Pero los intereses comerciales y deportivos y, fundamentalmente la falta de apoyo económico, llevaron a que ese proyecto quedara archivado para mejores tiempos. Esos intereses comerciales hicieron que Pronello, ya disuelto el equipo IKA, formara su propio negocio: vender automóviles de carrera para el TC. Recibió de la fábrica, como parte de pago por sus servicios, algunos cascos de Torino y piezas de serie. Esos cascos se convirtieron

empos

en el boom de fines de 1967 y principios de 1968: los Liebres 1 y 1/2.

Pero lo que más le interesaba al joven constructor era "ese, su auto". La gran oportunidad de convertir aquella maqueta en una

maquina real, la idea de un auto que fuera capaz de competir con los mejores

del momento, tras el fracaso de los

proyectos anteriores, se convirtió en una

realidad. El nuevo auto, bautizado como

el Halcón, fue diseñado para competir en

las categorías de Turismo de Carretera y

Prototipo. El Halcón, que era un auto

de baja altura y gran potencia, fue

desarrollado por el ingeniero Jorge

Temengo, quien había trabajado en

la construcción de los autos de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

bastante parecidos y se llamaron Halcón, ya que eso es lo que significa la palabra Falcon

en inglés, familiarizándolos con el modelo

que, por aquellos años, fabricaban.

Naturalmente, el Huayra y el Halcón incor-

poraron de las plantas motrices en pro-

pietas de la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de

la familia de la casa de la familia de



En junio de 1969, en el taller de Villa

Nueva (Córdoba), fue naciendo este

modelo. Visiblemente, no va-

riaba de su hermano; las

diferencias eran exiguas:

habtáculo de chapa, la al-

tura y el piso original, 19

centímetros más largo entre

ejes y demás detalles peque-

ños. El nuevo auto fue con-

fiado a Jorge Temengo.

El Halcón se dio el lujo de participar en SP y

en TC. Pero en esta última categoría, Prone-

llo recibió duros cuestionamientos técnicos

por parte de la CADAD (comisión técnica y

reglamentaria). Luego de superados los in-

convenientes, pudo habilitarse a la máquina

para participar en la tradicional categoría.

En su primer año, no sólo Temengo y Pas-

cualini los condujeron, sino que también

mellizo, ese mismo día, con Carlos Pascualini, se llevó la única victoria obtenida a lo largo de su corta vida.

En TC la cuestión no fue nada sencilla. El 9 de julio, en el Autódromo de Buenos Aires se disputaba una prueba. El Halcón llegaba el 7 de aquel mes como "la piedra del escándalo". Primero, Germán Pesce (piloto) presentó una orden de embargo contra el auto, porque el constructor (según aludió) le debía dinero. Tras reunir la suma solicitada, llegó la segunda variante. La Comisión Técnica de CADAD revisaba el Halcón y, enseguida, dictaminó que se encontraba fuera de reglamento por poseer 5 centímetros menos de altura (la mínima era de 1,15 m), no disponer manijas en las puertas, ni cerrojos en el interior, peligrosa apertura de los vidrios de las puertas (al estilo del Citroën 2CV) y, finalmente, se discutía sobre la ilegalidad de utilizar un chasis reformado originario del Ford Bronco construido en los Estados Unidos. Luego de tantos inconvenientes, se llegó a un final feliz. El Halcón siguió incursionando

en SP, pero con suerte esquivada, salvo algún esporádico liderazgo o récord; su motor, principalmente la puesta a punto, y detalles menores lo dejaban al costado del camino.

En cuanto al TC, se reformó el chasis Bronco y se aumentó la altura. Finalmente, el Halcón pudo debutar en la "X Vuelta de Hughes, realizada el 14 de septiembre, bajo la conducción de Bautista Larriestra, "El Gaucho Rosca". El auto puntuó al salir, pero enseguida se retrasó por culpa de dos neumáticos desbandados. Abandonó.

Pronello le ofreció su auto al veterano Dante Emiliozzi para que intentara ganar el campeonato, ya que igualaba la primera colocación con Gastón Perkins en 18 puntos.

En la "VII Vuelta de San Nicolás" del 12 de octubre, Emiliozzi debutó con el nuevo auto. El Halcón siempre estuvo discutiendo la punta, hasta que un pistón lo obligó a detenerse. En la siguiente prueba (penúltima de ese año), "La I Vuelta de Chivilcoy", el olavariense denotó un andar fantástico que le permitió ser el líder en el camino. Pero una



El Halcón y el Huayra, dos geniales creaciones de Heriberto Pronello para competir en Turismo Carretera y Sport Prototipos.

salida de la banquina a gran velocidad (244 km p/h.) hizo que la tapa del tanque de nafta se desprendiera. Ello provocó el inmediato incendio de la máquina. El experimentado piloto y su acompañante pudieron salir, aunque fueron llevados al hospital por las quemaduras; se encontraban fuera de peligro. Ternengo y Pascualini manejan los otros dos Halcones restantes. Abandonaron por roturas en los motores.

En la última carrera del año del 14 de diciembre, en el lejano autódromo de Comodoro Rivadavia, se presentaron apenas unos 10 autos. "El Nene" Ternengo lograba la mejor actuación del Halcón. El piloto de Rafaela se clasificó en segundo lugar, detrás del recordado Rubén Luis Di Palma, que fue inalcanzable. En la nueva década, el Halcón tuvo nula participación. Mientras que su hermano, el Huayra, presentaba una nueva versión tipo spider, debido a que el reglamento de SP anulaba la famosa altura mínima. Sus pilotos fueron Carlos Yanello, José Manuel Farraoni y Osvaldo "Cocho" López. Digamos que la actividad se signó práctica-

Características técnicas

Marca:	Pronello
Modelo:	Huayra/Halcón
Motor:	
Marca:	Ford
Modelo:	V8 292"
Cilindrada:	3940 (A)
Disposición:	8 cilindros en V
Bancadas:	5
Diámetro:	86,670 mm.
Carrera:	83,820 mm.
Compresión:	11 a 1
RPM:	6700
Potencia:	320/355 hp
Torque:	40,7 kgm A 5500 rpm
Alimentación:	(B) 4 Weber IDA 48
Velocidad:	+280 km p/h

(A): El motor originario Ford V8 posaba 4700 centímetros cúbicos. Para participar en SP y en TC debía ser reducido a menos de 4 litros.

(B): A partir del 24 de agosto de 1989, los autos debían presentarse con un solo tipo de carburador. En tanto que en SP seguían concurrendo con 4.

mente al Sport Prototipos y en muy pocas pruebas.

En TC (Fórmula B), el Halcón intentó aparecer en el "I Premio de la Montaña" del 8 de marzo y, bajo la conducción del casi retirado Carmelo Galbato. Pero ni pudo iniciar su marcha por culpa de un magneto del motor. Del significativo color azul oscuro, pasaron al blanco, aunque la suerte siguió no acompañando.

Finalizado el contrato con Ford, el constructor intentó producir Huayras y Halcones para el uso cotidiano,

pero poco pudo hacer.

Más tarde, decidió vender los autos a las categorías zonales del sur argentino o para el TC chileno. Con el alejamiento del Halcón y del Huayra de las competencias, una época importante en el automovilismo deportivo culminaba. La más rica de los "prototipos criollos". Accidentes, fueros de pista, roturas de motores y, hasta incendios, marcaron a ambos modelos.

¿Ustedes pueden creer que en la Argentina se construían este tipo de autos? ❧

¿Te acordás cómo andaba la Ferrari del Lolo en la plaza?



mundodelacoleccion@yahoo.com.ar
www.mundodelacoleccion.blogspot.com.ar
en facebook: mundo de la coleccion
Tel.: (011) 15-6128-3788
(0281) 15-544-5267

FORMULA 1 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352 2353 2354 2355 2356 2357 2358 2359 2360 2361 2362 2363 2364 2365 2366 2367 2368 2369 2370 2371 2372 2373 2374 2375 2376 2377 2378 2379 2380 2381 2382 2383 2384 2385 2386 2387 2388 2389 2390 2391 2392 2393 2394 2395 2396 2397 2398 2399 2400 2401 2402 2403 2404 2405 2406 2407 2408 2409 2410 2411 2412 2413 2414 2415 2416 2417 2418 2419 2420 2421 2422 2423 2424 2425 2426 2427 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2434 2435 2436 2437 2438 2439 2440 2441 2442 2443 2444 2445 2446 2447 2448 2449 2450 2451 2452 2453 2454 2455 2456 2457 2458 2459 2460 2461 2462 2463 2464 2465 2466 2467 2468 2469 2470 2471 2472 2473 2474 2475 2476 2477 2478 2479 2480 2481 2482 2483 2484 2485 2486 2487 2488 2489 2490 2491 2492 2493 2494 2495 2496 2497 2498 2499 2500 2501 2502 2503 2504 2505 2506 2507 2508 2509 2510 2511 2512 2513 2514 2515 2516 2517 2518 2519 2520 2521 2522 2523 2524 2525 2526 2527 2528 2529 2530 2531 2532 2533 2534 2535 2536 2537 2538 2539 2540 2541 2542 2543 2544 2545 2546 2547 2548 2549 2550 2551 2552 2553 2554 2555 2556 2557 2558 2559 2560 2561 2562 2563 2564 2565 2566 2567 2568 2569 2570 2571 2572 2573 2574 2575 2576 2577 2578 2579 2580 2581 2582 2583 2584 2585 2586 2587 2588 2589 2590 2591 2592 2593 2594 2595 2596 2597 2598 2599 2600 2601 2602 2603 2604 2605 2606 2607 2608 2609 2610 2611 2612 2613 2614 2615 2616 2617 2618 2619 2620 2621 2622 2623 2624 2625 2626 2627 2628 2629 2630 2631 2632 2633 2634 2635 2636 2637 2638 2639 2640 2641 2642 2643 2644 2645 2646 2647 2648 2649 2650 2651 2652 2653 2654 2655 2656 2657 2658 2659 2660 2661 2662 2663 2664 2665 2666 2667 2668 2669 2670 2671 2672 2673 2674 2675 2676 2677 2678 2679 2680 2681 2682 2683 2684 2685 2686 2687 2688 2689 2690 2691 2692 2693 2694 2695 2696 2697 2698 2699 2700 2701 2702 2703 2704 2705 2706 2707 2708 2709 2710 2711 2712 2713 2714 2715 2716 2717 2718 2719 2720 2721 2722 2723 2724 2725 2726 2727 2728 2729 2730 2731 2732 2733 2734 2735 2736 2737 2738 2739 2740 2741 2742 2743 2744 2745 2746 2747 2748 2749 2750 2751 2752 2753 2754 2755 2756 2757 2758 2759 2760 2761 2762 2763 2764 2765 2766 2767 2768 2769 2770 2771 2772 2773 2774 2775 2776 2777 2778 2779 2780 2781 2782 2783 2784 2785 2786 2787 2788 2789 2790 2791 2792 2793 2794 2795 2796 2797 2798 2799 2800 2801 2802 2803 2804 2805 2806 2807 2808 2809 2810 2811 2812 2813 2814 2815 2816 2817 2818 2819 2820 2821 2822 2823 2824 2825 2826 2827 2828 2829 2830 2831 2832 2833 2834 2835 2836 2837 2838 2839 2840 2841 2842 2843 2844 2845 2846 2847 2848 2849 2850 2851 2852 2853 2854 2855 2856 2857 2858 2859 2860 2861 2862 2863 2864 2865 2866 2867 2868 2869 2870 2871 2872 2873 2874 2875 2876 2877 2878 2879 2880 2881 2882 2883 2884 2885 2886 2887 2888 2889 2890 2891 2892 2893 2894 2895 2896 2897 2898 2899 2900 2901 2902 2903 2904 2905 2906 2907 2908 2909 2910 2911 2912 2913 2914 2915 2916 2917 2918 2919 2920 2921 2922 2923 2924 2925 2926 2927 2928 2929 2930 2931 2932 2933 2934 2935 2936 2937 2938 2939 2940 2941 2942 2943 2944 2945 2946 2947 2948 2949 2950 2951 2952 2953 2954 2955 2956 2957 2958 2959 2960 2961 2962 2963 2964 2965 2966 2967 2968 2969 2970 2971 2972 2973 2974 2975 2976 2977 2978 2979 2980 2981 2982 2983 2984 2985 2986 2987 2988 2989 2990 2991 2992 2993 2994 2995 2996 2997 2998 2999 3000 3001 3002 3003 3004 3005 3006 3007 3008 3009 3010 3011 3012 3013 3014 3015 3016 3017 3018 3019 3020 3021 3022 3023 3024 3025 3026 3027 3028 3029 3030 3031 3032 3033 3034 3035 3036 3037 3038 3039 3040 3041 3042 3043 3044 3045 3046 3047 3048 3049 3050 3051 3052 3053 3054 3055 3056 3057 3058 3059 3060 3061 3062 3063 3064 3065 3066 3067 3068 3069 3070 3071 3072 3073 3074 3075 3076 3077 3078 3079 3080 3081 3082 3083 3084 3085 3086 3087 3088 3089 3090 3091 3092 3093 3094 3095 3096 3097 3098 3099 3100 3101 3102 3103 3104 3105 3106 3107 3108 3109 3110 3111 3112 3113 3114 3115 3116 3117 3118 3119 3120 3121 3122 3123 3124 3125 3126 3127 3128 3129 3130 3131 3132 3133 3134 3135 3136 3137 3138 3139 3140 3141 3142 3143 3144 3145 3146 3147 3148 3149 3150 3151 3152 3153 3154 3155 3156 3157 3158 3159 3160 3161 3162 3163 3164 3165 3166 3167 3168 3169 3170 3171 3172 3173 3174 3175 3176 3177 3178 3179 3180 3181 3182 3183 3184 3185 3186 3187 3188 3189 3190 3191 3192 3193 3194 3195 3196 3197 3198 3199 3200 3201 3202 3203 3204 3205 3206 3207 3208 3209 3210 3211 3212 3213 3214 3215 3216 3217 3218 3219 3220 3221 3222 3223 3224 3225 3226 3227 3228 3229 3230 3231 3232 3233 3234 3235 3236 3237 3238 3239 3240 3241 3242 3243 3244 3245 3246 3247 3248 3249 3250 3251 3252 3253 3254 3255 3256 3257 3258 3259 3260 3261 3262 3263 3264 3265 3266 3267 3268 3269 3270 3271 3272 3273 3274 3275 3276 3277 3278 3279 3280 3281 3282 3283 3284 3285 3286 3287 3288 3289 3290 3291 3292 3293 3294 3295 3296 3297 3298 3299 3300 3301 3302 3303 3304 3305 3306 3307 3308 3309 3310 3311 3312 3313 3314 3315 3316 3317 3318 3319 3320 3321 3322 3323 3324 3325 3326 3327 3328 3329 3330 3331 3332 3333 3334 3335 3336 3337 3338 3339 3340 3341 3342 3343 3344 3345 3346 3347 3348 3349 3350 3351 3352 3353 3354 3355 3356 3357 3358 3359 3360 3361 3362 3363 3364 3365 3366 3367 3368 3369 3370 3371 3372 3373 3374 3375 3376 3377 3378 3379 3380 3381 3382 3383 3384 3385 3386 3387 3388 3389 3390 3391 3392 3393 3394 3395 3396 3397 3398 3399 3400 3401 3402 3403 3404 3405 3406 3407 3408 3409 3410 3411 3412 3413 3414 3415 3416 3417 3418 3419 3420 3421 3422 3423 3424 3425 3426 3427 3428 3429 3430 3431 3432 3433 3434 3435 3436 3437 3438 3439 3440 3441 3442 3443 3444 3445 3446 3447 3448 3449 3450 3451 3452 3453 3454 3455 3456 3457 3458 3459 3460 3461 3462 3463 3464 3465 3466 3467 3468 3469 3470 3471 3472 3473 3474 3475 3476 3477 3478 3479 3480 3481 3482 3483 3484 3485 3486 3487 3488 3489 3490 3491 3492 3493 3494 3495 3496 3497 3498 3499 3500 3501 3502 3503 3504 3505 3506 3507 3508 3509 3510 3511 3512 3513 3514 3515 3516 3517 3518 3519 3520 3521 3522 3523 3524 3525 3526 3527 3528 3529 3530 3531 3532 3533 3534 3535 3536 3537 3538 3539 3540 3541 3542 3543 3544 3545 3546 3547 3548 3549 3550 3551 3552 3553 3554 3555 3556 3557 3558 3559 3560 3561 3562 3563 3564 3565 3566 3567 3568 3569 3570 3571 3572 3573 3574 3575 3576 3577 3578 3579 3580 3581 3582 3583 3584 3585 3586 3587 3588 3589 3590 3591 3592 3593 3594 3595 3596 3597 3598 3599 3600 3601 3602 3603 3604 3605 3606 3607 3608 3609 3610 3611 3612 3613 3614 3615 3616 3617 3618 3619 3620 3621 3622 3623 3624 3625 3626 3627 3628 3629 3630 3631 3632 3633 3634 3635 3636 3637 3638 3639 3640 3641 3642 3643 3644 3645 3646 3647 3648 3649 3650 3651 3652 3653 3654 3655 3656 3657 3658 3659 3660 3661 3662 3663 3664 3665 3666 3667 3668 3669 3670 3671 3672 3673 3674 3675 3676 3677 3678 3679 3680 3681 3682 3683 3684 3685 3686 3687 3688 3689 3690 3691 3692 3693 3694 3695 3696 3697 3698 3699 3700 3701 3702 3703 3704 3705 3706 3707 3708 3709 3710 3711 3712 3713 3714 3715 3716 3717 3718 3719 3720 3721 3722 3723 3724 3725 3726 3727 3728 3729 3730 3731 3732 3733 3734 3735 3736 3737 3738 3739 3740 3741 3742 3743 3744 3745 3746 3747 3748 3749 3750 3751 3752 3753 3754 3755 3756 3757 3758 3759 3760 3761 3762 3763 3764 3765 3766 3767 3768 3769 3770 3771 3772 3773 3774 3775 3776 3777 3778 3779 3780 3781 3782 3783 3784 3785 3786 3787 3788 3789 3790 3791 3792 3793 3794 3795 3796 3797 3798 3799 3800 3801 3802 3803 3804 3805 3806 3807 3808 3809 3810 3811 3812 3813 3814 3815 3816 3817 3818 3819 3820 3821 3822 3823 3824 3825 3826 3827 3828 3829 3830 3831 3832 3833 3834 3835 3836 3837 3838 3839 3840 3841 3842 3843 3844 3845 3846 3847 3848 3849 3850 3851 3852 3853 3854 3855 3856 3857 3858 3859 3860 3861 3862 3863 3864 3865 3866 3867 3868 3869 3870 3871 3872 3873 3874 3875 3876 3877 3878 3879 3880 3881 3882 3883 3884 3885 3886 3887 3888 3889 3890 3891 3892 3893 3894 3895 3896 3897 3898 3899 3900 3901 3902 3903 3904 3905 3906 3907 3908 3909 3910 3911 3912 3913 3914 3915 3916 3917 3918 3919 3920 3921 3922 3923 3924 3925 3926 3927 3928 3929 3930 3931 3932 3933 3934 3935 3936 3937 3938 3939 3940 3941 3942 3943 3944 3945 3946 3947 3948 3949 3950 3951 3952 3953 3954 3955 3956 3957 3958 3959 3960 3961 3962 3963 3964 3965 3966 3967 3968 3969 3970 3971 3972 3973 3974 3975 3976 3977 3978 3979 3980 3981 3982 3983 3984 3985 3986 3987 3988 3989 3990 3991 3992 3993 3994 3995 3996 3997 3998 3999 4000 4001 4002 4003 4004 4005 4006 4007 4008 4009 4010 4011 4012 4013 4014 4015 4016 4017 4018 4019 4020 4021 4022 4023 4024 4025 4026 4027 4028 4029 4030 4031 4032 4033 4034 4035 4036 4037 4038 4039 4040 4041 4042 4043 4044 4045 4046 4047 4048 4049 4050 4051 4052 4053 4054 4055 4056 4057 4058 4059 4060 4061 4062 4063 4064 4065 4066 4067 4068 4069 4070 4071 4072 4073 4074 4075 4076 4077 4078 4079 4080 4081 4082 4083 4084 4085 4086 4087 4088 4089 4090 4091 4092 4093 4094 4095 4096 4097 4098 4099 4100 4101 4102 4103 4104 4105 4106 4107 4108 4109 4110 4111 4112 4113 41

Deportivo, si breve,

La madurez temprana de la industria automotriz argentina permitió la realización de versiones locales con independencia de las casas matrices. Fiat fue un ejemplo de esta línea de acción.

La serie 770/800 resultó el punto de partida.



Alrededor de la década de 1960, la oferta de la fábrica italiana en nuestro país se limitaba al Fiat 600 como opción de entrada de gama y al Fiat 1500, un mediano de buenas prestaciones y adaptable confort, para una típica familia de clase media. Pocos modelos para un mercado avido de variedad y novedades. Pero la fábrica de El Palomar traba en campaña un plan de renovación y lanzamiento de

nuevos modelos, desde los pequeños hasta las berlinas, en forma sucesiva, en la automotriz de más ventas, en el grupo privado más importante del país y en la mayor delegación de Fiat fuera de Italia. Una parte sustancial de este plan radicaba en el lanzamiento de modelos deportivos a partir de las plataformas de los automóviles de producción seriada.

dos veces bueno



Por entonces, en Europa y en general en Italia, en particular, diversos diseñadores reinterpretaban, con un criterio propio, los productos que las grandes fábricas del viejo continente manufacturaban masivamente. Por lo general, se trataba de piezas únicas o series de concepto para presentar en los salones del automóvil europeos. En pocas ocasiones, se fabricaban en series limitadas de

no más de media centenar de ejemplares. De esa forma, proliferaban los "buchi", entre muchos otros, la creatividad y talento de los diseñadores italianos. Uno de los más prolíficos y admirados era Alfredo Vignale, fundador, junto su hermano Guglielmo, de Carrozzeria Vignale. Los Vignale se establecieron en Grugliasco, en las afueras de Torino, y desde allí concibieron y produjeron

carrocerías para las más prestigiosas fábricas italianas como Alfa Romeo, Cisitalia, Ferrarri, Osca, Maserati y la propia Fiat.

Fiat 770, la coupé del 600

Entre 1964 y 1965, la empresa carrocera plasmó una serie de versiones deportivas desarrolladas sobre la base del Fiat 850, el auto que la firma de Turín había presentado para remplazar al legendario 600. Vignale diseñó una línea integrada por una coupé, una berlina 2+2 y un spider. Estos modelos no se produjeron en Italia, pero la versión berlina fue elegida por la entonces Fiat Concord para fabricarla en serie a través de una licencia de Vignale. El modelo local fue desarrollado sobre la base del Fiat 600 D, versión impulsado por una planta motriz de 767 cc, de ahí que el nuevo Fiat recibiera la denominación 770 Coupé.

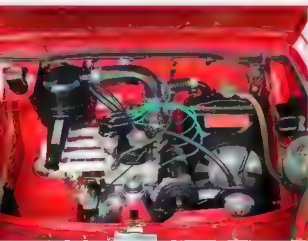
Este motor incluía algunas mejoras derivadas del propulsor 850 italiano, detalles que

simplificaban su mantenimiento y extendían su vida útil como el circuito cerrado de refrigeración, nuevo filtro de aceite y el filtro de aire en dos etapas.

Si bien el impulsor del 770 era básicamente el mismo que equipaba a la popular "Bolita", algunos toques en el árbol de levas, que modificaron el reglaje de la distribución, y la elevación de la relación de compresión a 8,5:1, incrementaron la potencia a 36 hp (SAE), cuatro más que la del 600.

Sin embargo, estas mejoras no significaron mayores prestaciones, sino que sirvieron para compensar el mayor peso de la carrocería, que con sus 3685 milímetros de longitud resultó ser 27 centímetros más larga y, por ende, más pesada que la del pequeño Fiat. Con 695 kilos, el 770 pesaba 45 kilos más que su hermano menor. Esta marca determinaba una relación peso-potencia de 18 kg/hp y una velocidad máxima de 115 km/h, apenas 5 más que la del Fiat 600.

La transmisión era similar a la del menor



El motor de la serie 800 erogaba 40 hp y derivaba del que equipaba al 1100 E. El 800 Spider fue el único convertible fabricado en serie en el país.



de los Fiat, con una caja de cuatro velocidades con primera no sincronizada y diferencial incorporado a la caja con par cónico helicoidal de relación 8/41. Las ruedas motrices eran las traseras.

El esquema de suspensión también derivaba del de su hermano más pequeño. Adelante, ruedas independientes mediante ballesta transversal y atrás, brazos oscilantes combinados con amortiguadores hidráulicos de doble efecto y resortes helicoidales.

El diseño de Vignale marcaba un punto de ruptura absoluto con el del Fiat 600. La estilizada silueta de la carrocería, con menor sección frontal y, por lo tanto, menor resistencia aerodinámica, mejoraba las prestaciones. El exterior se caracterizaba por su amplia superficie vidriada con un parabrisas envolvente, panorámico y de marcada inclinación. Las puertas, de apertura contraviento, carecían de marco, detalle que le aportaba una distintiva deportividad.

Las líneas del auto se acentuaban con suti-

les elementos de acero inoxidable. Las molduras dispuestas en el borde superior de los guardabarros traseros y delanteros no solo contribuían a su ornamentación sino que al mismo tiempo servían para ocultar las uniones de paneles. Las tazas de acero inoxidable (con logo Fiat en el centro), las molduras en los zócalos y la bagueta en el frontal, con el logo horizontal alojado en el centro, le aportaban un aspecto lujoso que se combinaba convincentemente con el diseño deportivo del conjunto.

Los finos paragolpes envolventes que había dibujado Vignale perdieron parte de su elegancia con la inclusión de uñas finas y defensas, una necesaria concesión para proteger la carrocería del agresivo estacionamiento porteño y de otras urbes del país. Aunque la distancia entre ejes de dos metros era igual a la del 600, la mayor extensión del voladizo delantero otorgaba al 770 un buen espacio para equipaje (160 dm³) en el compartimiento frontal y 40 kilos de carga. El



De colores

Los Fiat 770/800 salían de la línea de montaje con una amplia gama de colores que incluían: Rojo 135, Blanco 207, Blanco 233, Amarillo Po-



sitano 208, Azul Real 438, Gris Perla 609 y Verde 385. A partir de 1968, fueron incorporados los tonos metalizados Azul Medio 575, Rojo Vino 576 y Champagne 832.

20

baúl, totalmente alfombrado y tapizado, alojaba la rueda de auxilio, bolsa de herramientas y reservorio del lava parabrisas.

El voladizo trasero también era más largo que en el 600. Las rendijas de ventilación sobre el capot daban cuenta de la ubicación del propulsor. La distinguida cola remataba con dos faros redondos bitonales (ambar y rojo) con luz reflexiva en el centro.

Como en todas las obras del famoso carrocerero, su logotipo se lucía en el lateral, en este caso, en la zona inferior del guardabarridos trasero, entre la puerta y el pasaruedas. El auto fue pensado para un público joven con inclinaciones deportivas. En su habitáculo ofrecía una configuración 2+2, con confort limitado a las dos plazas delanteras y un pequeño asiento trasero para dos ocupantes más. Los asientos delanteros eran individua-

les, regulables longitudinalmente y rebatibles. El respaldo de los traseros era rebatible sumándose un espacio extra para equipaje. Detalles de seguridad como la luz roja de apertura de puertas y de confort como el encendedor - cenicero sobre el túnel para los pasajeros de las plazas traseras, se sumaban al equipamiento base que incluía calefacción, traba antirrobo y lava parabrisas. Llamaba la atención la ausencia de equipo de radio, una omisión muy criticada por los *tester* de la época y también por los usuarios.

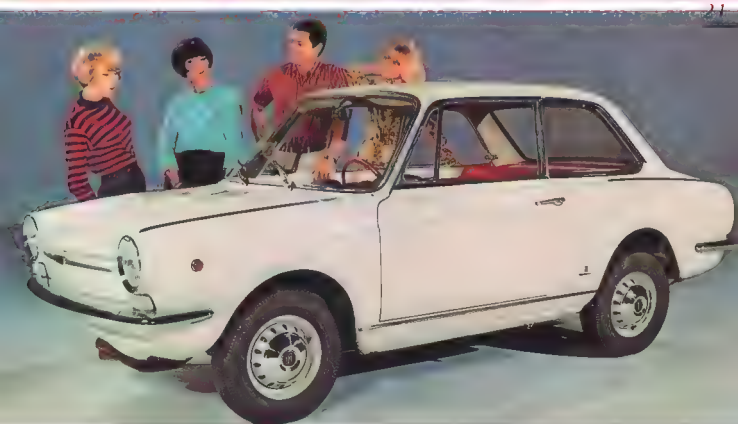
Las ventanillas delanteras incluían ventilete, mientras que las traseras podían abrirse parcialmente mediante un compás abisagrado en el parante central, de esta manera se lograba una muy buena renovación del aire del habitáculo. Desde el interior se accionaba las aperturas de capot y tapa del baúl. En el primer caso, a través de un comando embutido en el marco de la puerta izquierda, mientras que en el otro, se efectuaba a través de un tirador alojado debajo del tablero.

Sentado en la butaca delantera, la ambientación sport se percibía a través del diseño del volante de tres rayos de aluminio calado, con botón central de accionamiento de bocina y aro con tachas realizado en simil madera. Una aplicación del mismo material sobre el panel se combinaba armónicamente con la bocha de madera lustrada de la selectora de cambios, ubicada en el piso. De esta manera, se lograba un habitáculo deportivo y cálido. El cuadro de instrumentos era similar al del Fiat 600, pero con un velocímetro de escala mayor. Debajo de la plancha de a bordo, una práctica bandeja portaobjetos se extendía abarcando todo el ancho del habitáculo. Del lado del acompañante, una manija de sujeción intentaba paliar la ausencia de los cinturones de seguridad. El tapizado de tipo

abastonado se ofrecía en negro o rojo. Los primeros 770 Coupé comenzaron a montarse en 1965, completándose ese año 300 unidades. La fabricación se realizaba de manera muy artesanal. Teniéndose en cuenta que la producción de Vignale se limitaba a pequeñas series, solo se disponía de algunos

dispositivos de aproximación y no de complejas matrices acordes a un proceso de producción seriada, por lo tanto, el armado final de cada carrocería requería de una buena dosis de habilidad por parte de los operarios para compensar manualmente las diferencias entre las piezas. Los paneles se soldaban

El Fiat 770 Coupé es una delicia para el ojo, posee de una gran belleza, el interior con los instrumentos del Fiat 600, pero con los troques de un motor el volante con el mismo Vignale con los troques de un coupé y una berlina 2+2.



con autógena y se empalmaban con estaño. Vignale debió enviar dos estañadores de Italia para entrenar a los operarios de la planta de Caseros. Las primeras carrocerías llevaban hasta 32 kilos de estaño. Con el tiempo, diversas mejoras en las matrices y dispositivos redujeron esa cantidad a 11 kilos.

800 Spider, el primer convertible

En 1965, Fiat lanzó el 600 E con un motor que había incrementado su cilindrada a 797 cc. Al año siguiente, estos propulsores comenzaron a equipar a la línea 770. El cambio de motorización derivó al mismo tiempo en una nueva denominación por lo que el deportivo de Fiat pasó a llamarse 800. Una vez más, el motor introdujo algunas modificaciones con un nuevo múltiple de escape,

que terminaba en un caño de escape con 2 salidas, carburador de

30 mm en lugar del de 28 y distintos valores de apertura de válvulas. Estos cambios dieron origen a un nuevo impulsor que erogaba una potencia de 40 hp y que fue denominado 100 D 045. Esta mejora se combinaba con distintas relaciones de caja.

En simultaneo, fue presentada la versión *spider*, que se convirtió en el primer convertible producido en serie en nuestro país. El modelo disponía de una capota de tela rebatible impermeabilizada de accionamiento manual. El tapizado se ofrecía en dos tonalidades de tela negra, Torino y Mercedes, combinables con el color de la capota. Otros detalles lo distinguían de la versión coupé como el espejo retrovisor del lado del conductor y el

ventilete fijo de la ventanilla.

En la serie 800, ambas versiones introdujeron un nuevo tablero de aspecto más sport y completo, con un cuadro de instrumentos integrado por cuatro cuadrantes montados sobre un panel de simil madera, entre los que se destacaba el tacómetro, una necesaria incorporación para un auto con pretensiones deportivas. La información se completaba con cuatro indicadores luminosos en color rojo (reserva de nafta, temperatura, presión de aceite y contacto) y otros tres en verde (luz alta, destellador y luz de posición). Pero la deportividad que aportaba este tablero fue atenuada por un nuevo volante con aro de baquelita negra y tres rayos de aluminio. Lo mismo ocurrió con el pomo de la selectora que fue remplazado por una pieza de baquelita. Detalles de confort y se-

guridad como espejo de cortesía en el parasol del acompañante, anclaje para

cinturón de seguridad y bolsillo porta mapas en las puertas mejoraron su equipamiento. Tanto la Coupé como el Spider calzaban llantas de 13" (eran de 12" en el 770) y neumáticos 145 x 330 Goodyear o Firestone. Con el nuevo motor, las prestaciones fueron mejoradas y ambos vehículos podían alcanzar una velocidad máxima de 120 km/h.

A pesar de la complejidad y costo del proceso productivo y de la exclusividad de la línea, los Fiat 800 no resultaron mucho más caros que el Fiat 600 E. En 1966, para acceder al menor de los Fiat debía abonarse \$878.000, mientras que el 800 Coupé se comercializaba a \$1.065.000 y el Spider a \$1.090.000.

Producción año por año

Modelo	1965	1966	1967	1968	1969	1970	Total
770/800 Coupé	300	2620	1402	1285	1500	700	7807
800 Spider		220	425	256	300		1201

Cambios menores fueron introducidos a fines de 1967, entre ellos, la tapa de la batería, el espejo exterior, nuevos tapizados, estriberas y un volante de dos rayos.

La producción de los 770/800 se extendió hasta 1970 llegándose a un total de 7807 unidades. Por su parte, la fabricación del Spider fue discontinuada en 1969, luego de montarse solo 1201 ejemplares. Los elevados royalties que debía abonar Fiat Concord a Vignale, más el laborioso montaje de las carrocerías, elevaban los costos y reducían el margen de rentabilidad, ecuación desfavorable que derivó en la decisión de discontinuar la línea. El ritmo de producción había promediado una modesta cota de 10 unidades diarias de la versión Coupé y de solo un vehículo por día en el caso del convertible.

En apenas cinco años la filial local de Fiat dejó una huella única en su historial productivo. La fabricación en serie de los 770/800 no tuvo parangón en el mundo, fueron modelos exclusivos para el mercado argentino. La versión Spider posee, además, el exclusivo mérito de ser el único convertible producido en serie en el país. Sin dudas, estos simpáticos deportivos reflejan un tiempo distinto donde se podía pensar y actuar con independencia de las casas matrices, priorizando las necesidades propias. Muy lejos, claro está, de la globalización contemporánea.✖

Agradecemos a Luciano Arias y al Club Fiat 800 Spider (<http://www.clubfiat800spider.com.ar>) por el valioso material aportado para la realización de esta nota.



El motor de cuatro cilindros de 1.1 litros (1100 cc) es un motor de tipo boxer, con los cilindros dispuestos en pares a los lados del eje de la culata. El motor es de tipo boxer, con los cilindros dispuestos en pares a los lados del eje de la culata. El motor es de tipo boxer, con los cilindros dispuestos en pares a los lados del eje de la culata.



(Ilustradas)

Fiat 800 Spider. Técnica digital por Gustavo Feder





De Argentina para el mundo

26

A las 0:00 del 17 de agosto de 1978 se ponía en marcha la "Vuelta a la América del Sur". La sede central del Automóvil Club Argentino (ACA) fue el punto de partida de un recorrido de 28502 kilómetros, dividido en 25 etapas, que debía cumplirse nada más ni nada menos que en 39 días. 65 máquinas, distribuidas en cuatro clases (A; B; C y D), conformaron la competencia.

Participaron pilotos europeos y sudamericanos, entre ellos, el actual presidente de la FIA, Jean Todt, quien lo hizo como navegante del finlandés Timo Mäkinen a bordo de un Mercedes Benz 450 SLC del equipo oficial alemán. Aunque todas las miradas estaban puestas en las poderosas máquinas europeas, al comando de un modesto Renault 12 TS de



En 1978, una dupla de pilotos argentinos al comando de un auto de producción nacional sorprendía al mundo en una maratónica prueba por caminos de América del Sur.

producción nacional una dupla daría que hablar.

Jorge Raúl Recalde y su acompañante, Jorge Luis Baruscotti, clasificados dentro de la clase B por la cilindrada del automóvil (1400 cc), llevaron adelante con el noble producto de la marca francesa, una de las pruebas más difíciles que este vehículo pudo sortear.

Y lo hicieron con creces.

Con el número 215 en sus laterales, fue el sexagésimo segundo auto que vio la bandera argentina como señal de largada.

Cumplidas dos etapas (Montevideo - Asunción), ya era fuerte la apreciación por parte de la prensa y del público del trabajo de estos dos cordobeses, quienes habían hecho un tiempo de 2h05m9s, poniéndose al tope

de su clase. Desde Asunción, tomaron rumbo a Brasilia para cumplir la tercera etapa. Sin mayores sobresaltos, el tiempo hasta aquí, en la general, era de 3h12m53s. La cuarta etapa, Caracas. El cansancio se hacía notar en los pilotos. Máquinas heridas con chasis partidos. El rally se tornaba una lucha por la supervivencia donde gana el más fuerte. Recalde y Baruscotti lo sabían y emprendieron este viaje sin arriesgar de más, cuidando el automóvil. Tan tranquilos estaban que dicen que Baruscotti dormía en algunos tramos y lo despertaban los oficiales para reclamarle el libro de ruta. Venían punteando en su clase muy cómodos, con 4hs56m03s.

El comentario de Recalde, antes de encarar la última parte de la carrera, reflejaba su confianza: "Estamos casi seguros de que daremos toda la vuelta, porque nuestro auto es uno de los más enteros que quedan en carrera. A pesar de que todo el mundo piensa que terminando el tramo de Ecuador será más fácil llegar a Buenos Aires, ahora vienen los peores tramos. Sinceramente, lo peor que nos pasó es que no tenemos descanso ya que siempre hay que andar a fondo; tanto en los *prime* como en los *enlaces* para recuperar tiempo y revisar el auto sin ser penalizados".

El tramo siguiente debía disputarse entre Quito (Ecuador) y Lima (Perú). Lo completa-

ron sin perder la punta de su categoría. En la general, lideraban cómodos con 10h34m03s, con una gran ventaja sobre su escolta, otro R12 TS manejado por Zagaglia y navegado por A valle, que estaba casi a dos horas de diferencia.

Culminada la séptima etapa, llegaba la siguiente con destino La Paz (Bolivia) para luego encarar la novena con final en Santiago de Chile, previo paso por Arica (Chile). Sin lugar a dudas, este fue uno de los recorridos más difíciles, ya que al camino de ripio, tierra y fango se sumó una intensa nevada, nada menos que a 4690 msnm. Esto puso a prueba máquinas y pilotos que lograron superar este escollo. A esta altura, era notable el trabajo del equipo argentino y, más notable aún, la fortaleza del Renault 12, pieza clave en el éxito del binomio.

En Santiago de Chile, la dupla computaba un tiempo en la general de 20h14m46s. Más tarde tomarían rumbo hacia la Argentina, cruzando la cordillera de Los Andes, para así cumplir las últimas cuatro etapas en Madgalena y poner fin a este "rally-odisea". Luego de completar en caravana el tramo de enlace hasta la sede del ACA, fueron recibidos por la prensa y también por los fanáticos. Recalde declaraba: "Por la cantidad de tiempo que hubo que estar sobre el auto, implica una cantidad de conocimientos que no adquirís ni en dos temporadas de competición normal acá". Por su parte, Baruscotti comentaba lo siguiente: "Todo anduvo al pelo. Hubo varios tramos en los que hasta se pudo dormir sin problemas. Manejé solo lo indispensable. Recalde te da tanta seguridad que no quería agarrar el volante por temor a que justo conmigo pasara algo. Manejaba únicamente cuando

Renault 12

iArgentino para todo el mundo!

Rally Mundial a la América del Sur
Desafiando Camperos

1º Renault 12 TS AP 28h
2º Renault 12 TS AP 28h
3º Renault 12 TS AP 28h
4º Renault 12 TS AP 28h
5º Renault 12 TS AP 28h
6º Renault 12 TS AP 28h
7º Ford Escort 11º 2005
8º Subaru 1000 11º 2009
9º Subaru 1000 11º 214




RENAULT ARGENTINA

Jorge estaba muy cansado y el terreno no era riesgoso, porque no tengo experiencia sobre tierra, ripio ni montaña. Esto fue algo muy importante y lindo para mí".

En la general, lograron un tiempo de 25h20m07s, ganaron su clase y fueron los mejores "no Mercedes Benz" ocupando el sexto puesto por delante de autos de mayor cilindrada.

Hechos el uno para el otro. Recalde al volante para dar seguridad, Baruscotti siendo el guía hacia la victoria y un Renault 12 que en base a su fortaleza mecánica y estructural, brindó todo de sí para contentar a todo el personal que estuvo en su armado, preparación y asistencia.

Renault 12 y Jorge Recalde, de Argentina para el mundo. ☼



7° SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL

2015
19-28
JUNIO
LA RURAL
12-22 HS



Ruta 40 a la vista

En su primer test en Argentina, Federico Kirbus fijó rumbo hacia el oeste. En 1956, a bordo de un Borgward Isabella, "descubrió" la Ruta 40.



A fines de 1955 volví de mi primera temporada en el viejo Continente con la credencial importante de ser especialista en automóviles europeos.

La primera empresa en ofrecerme un coche de prueba fue la Borgward que puso a mi disposición un Isabella. Resolvimos con mi colega Hans-Jürgen



Woehler rumbo hacia Mendoza y de ahí torcer al Norte en dirección a Chilecito y Tinogasta, tramo éste que según noticias hacía poco había sido transitado por vez primera por un coche de pasajeros. Todo tierra, ripio grueso y huellones.

En Mendoza llegamos al pie del Aconcagua en medio de una tormenta de nieve. Casi nos desbarrancamos. Paramos en el aún existente Hotel Puente del Inca, y allí cargamos nafta en un surtidor.

El camino a Chilecito era en extremo solitario. Era la ya existente pero aun no fa-

mosa Ruta Nacional 40.

Nuestro test se agotaba en una descripción del paisaje, que contrastaba con las líneas casi futuristas del Borgward. Recién a partir de *Motor* en 1964, formato revista, con Jorge Parodi y Carlos Fresco comenzamos a tomar los primeros datos de aceleración, frenado, velocidad y consumo.

Recuerdos de un veterano que empezó de chico con las bici, siguió con motos (dándose la "hostia" de rigor) y terminó conduciendo la casi totalidad de automotores que circularon en el país. ❧

Donde los clásicos



32

Alejado de todo, en un apacible pueblo cordobés, Don Ismael vuelve a dar vida a clásicos que poblaron los caminos del país en los lejanos 20.

Sus herramientas: habilidad, paciencia y una imprescindible dosis de ingenio.

que el día sábado amanecía de cielo límpido y con un sol algo tenue. Me esperaba un viaje no muy largo pero a considerar: 120 kilómetros hasta el pueblo de Los Surgentes, en el este cordobés. Es un lugar con historia. En sus proximidades, fue ejecutado Santiago de Liniers y varios de sus aliados luego de la Revolución de Mayo.

Pero esto no empieza ahí. El docente de la cátedra de Economía, Ingeniero Daniel Badía (ex decano de la facultad, con vasta trayectoria en John Deere), había realizado el contacto con el señor Carlos Rubiolo, ex estudiante de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN). Ambos conocían a un viejo artesano de este pueblo, quien restaura casi desde la "muerte irreversible" Ford modelos "T" y "A", Chevrolet y otros autos de las prime-

reviven

ras décadas del siglo XX. Todo hecho con sus propias manos, herramientas y, por sobre todo, con algo intangible: el ingenio. Definitivamente, iba a ser un día para no perderse. De Funes partimos a las 8 de la mañana, para llegar alrededor de las 10:30, hora en la que me estaba esperando Carlos en su casa. Arribamos a la hora prevista y procedimos a una breve

un viejo tractor Fiat modificado de manera extraña: su puesto de conducción estaba invertido, presentaba "raros" contrapesos delanteros y un implemento comandado hidráulicamente para izar objetos (el cual podía ser acoplado a una pala, una "cuchara", etc). De éstos, se hicieron no uno, sino tres! Los otros dos, estaban en el taller de Ismael. Y allí fui-

33



El taller de Don Ismael es también la sede de la metalúrgica Tingalsur

recorrida por las calles de Los Surgentes, Desayunamos en un pintoresco bar céntrico y el primer indicio del genio de Ismael no se hizo esperar. Enfrente, había

mos después de desayunar.

El taller, ubicado en Belgrano 220, es también una metalúrgica de nombre Tingalsur. "Por simple curiosidad o por simple in-

quietud, el hecho de darle vida a cosas que ya pasaron a la historia, es una satisfacción muy linda. El primer auto que restauré fue un Chevrolet Champion 1928", nos contó Ismael al ingresar.

Nos presentó un Station Wagon (una de sus obras más importantes). Según sus palabras: "Ford le vendía al interesado la mecánica, para que después el cliente lo carrozara a su gusto".

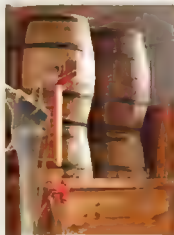
A su vez, nos mostró otro de sus trabajos: un Ford también, pero fuera de lo común: un camión que transportaba barriles de cerveza Miller, único en el país, y construido, desde las mismísimas cenizas, a partir de una fotografía de la época.

"Yo me crié en el campo, simplemente llegué hasta 6^{to} grado, allá por 1955 o 1956. Mi inquietud nació en 1957. Armé un Ford T para usarlo yo. Junté todos los pedacitos de las chatarrerías, lo armé y lo usé bastante tiempo. Después, me fui a trabajar a Pergamino de empleado, lo llevé allá y lo vendí aproximadamente en 1962. Volví acá, pasaron un montón de años, hasta que se me despertó la inquietud de hacer este tipo de cosas: herramientas y piezas varias.

Yo admiro al Ford T, por la mecánica que y las innovaciones que tenía para la época. Su mecánica es única en el mundo. Hasta hoy, a casi 110 años, no hay otro auto igual, e incluso, su fabricación era distinta. Ninguna fábrica, por más sofisticada que sea, ha llegado a construir 1.200.000 por año. Son cifras que uno las dice y parece que fuesen mentira, pero no son mentira, está en la bibliografía. Y se inundó el mundo de Ford T. No cabe ninguna duda de que Henry Ford puso el mundo sobre ruedas, porque

después de 100 años todavía hay Ford T desde la India hasta Japón, eso no lo puede desmentir nadie. Es una realidad. Lo ve la gente, está".

Mientras nos mostraba el camión de cerveza, confesaba orgulloso: "Esto es una creación, esto no existía. Lo fui creando por iniciativa, por copia, por ingenio o por curiosidad. Es toda una creación. Yo lo copié de una foto de Estados Unidos porque puede haber uno similar. Es un camión de reparto de cerveza de 1920, distribuía los toneles de chopp. Lleva 12



toneles. Desde el chasis hasta las ruedas, la carrocería y el motor, hay un montón de cosas que las fabriqué yo, por ejemplo, los rayos de las ruedas".

Algo que impresiona, y mucho, es la calidad del trabajo y el esmero con el que está hecho, como bien se aprecia en los toneles de cerveza: "Estos los fabriqué yo, pero guardan una autenticidad bastante importante, porque, a grandes rasgos,

para quien lo ve parece que fuesen auténticos. Lo mismo pasa con la caja y la carrocería", nos cuenta Ismael. "Algunas piezas que prácticamente no se pueden hacer en el taller se consiguen afuera, como el motor, diferencial, caja de velocidades, chasis o columna de dirección. Partiendo de esos elementos, se van adosando partes que no existen y hay que buscarlas, hacerlas o copiarlas. Tenés que conectarte con algún amigo, alguna persona. Por ejemplo, si Juan Pérez tiene una rueda trasera, lo vas a ver y si te la

cilindros y se ponen otros pistones nuevos. Así, el motor está en funcionamiento" (nos muestra que el motor también posee roturas en varios lugares del block y deben ser reparadas).

Caminamos unos pasos y observamos otro motor, prácticamente armado. "Adentro ya está todo reparado, todo hecho, recién acabo de poner la tapa de transmisión y ahora hay que ponerle distribuidor, carburador, múltiple de admisión, bujías. Este es para otro Ford T que no es mío, es para un amigo. Es del año



Una de las obras más logradas de Dos Ismael es el camión de reparto de cerveza Miller. Tanto los toneles como la caja de carga fueron recreados a partir de una vieja fotografía.

vende, en buena hora, y si no, tenés que volverte con solo haberla visto. Esto es así...", confiesa nuestro entrevistado. Cuando nos mostraba piezas del impulsor, comentaba: "Acá godés ver el motor, este block es de 1912. Pistones, bielas, árbol de levas, embrague y cigüeñal. Después, se viene el proceso de rectificado, válvulas que se hacen nuevas, se rectifican asientos y alojamientos, se rectifican

1925, aproximadamente. Son muy mínimas las diferencias entre motores de distintos años, prácticamente son iguales". Mientras seguíamos viendo dos de sus creaciones, señalaba cada pieza que él mismo realizó con sus manos, entre ellas las luces delanteras (completas), ruedas, máscara del radiador y luces complementarias (a kerosene). Nos señaló las distintas piezas que componen el faro: carcasa

metálica, vidrios, tornillos, etc.

Además, nos mostró otro modelo de farol, indicándonos como se usaba: "con una puerta, con un marco metálico y vidriada, se prendía una mecha y se cerraba. Tecnología de otros años".

El proceso de fabricación tiene su complejidad, "primero se compra la chapa, se empieza a trabajar, se repuja. Tanques, puertas, carcazas, plaqueta de agarre trasera, alojamiento del vidrio. Todo se hace con el torno, repujado".

Las ruedas son más complicadas aún: "se hacen de madera dura, especialmente de madera de lapacho, mara o grapia". Nos

explicó cómo se unían los rayos, que debían tener un ángulo muy preciso y exacto, para evitar que quedaran muy abiertos o cerrados. Los picos se insertaban en el aro.

"Acá no hay mucha técnica, es decir, pongo la madera en el torno y el copador me va copiando la base. El testigo va copiando al torno y va sacando el rayo". Con respecto a cuánto cuesta (en cuanto a tiempo) producir una pieza, afirma "todo depende de la práctica que tenga, las primeras que hice, me hicieron llorar. Hay piezas muy difíciles, en el repujado no hay escuela, no hay un método escrito



Chevrolet
Champion de
1929, la restauración incluyó detalles como la capota.

Visítelo



MUSEO del AUTOMÓVIL

Ciudad de Buenos Aires - Argentina

Un inevitable paseo por la historia

- » Autos Clásicos, Antiguos, Sport, Exclusivos, Hot Rod, Matos
- » Espacios dedicados a Oscar A. Gálvez y Juan M. Fangio
- » Visitas guiadas a grupos escolares y turísticos

Irigoyen 2265 - Capital Federal - Tel: (011) 4644 - 0425.

Días de visita:
Sábados, Domingos y feriados de 14 a 19 hs.

www.museodelautomovil.com



de cómo se trabaja. Simplemente, el ejecutor tiene que ir formándose, es con la práctica, no adelantarse en un lugar. Si vos te apurás en un repujado, se corta y es falta de práctica del ejecutor.

Hay piezas y piezas. Por ejemplo, las piezas de un motor de Ford T hay que restaurarlas, es muy difícil fabricarlas. Lógicamente, hay mucha matricería que sería muy costosa hacerla y no tiene mercado. Vos hacés una pieza para Ford T, ¿y cuántos hay en el país, 200; 1000; 10000? ¿Cuándo la vas a vender?", se pregunta.

Camino asombrado, mirando cómo fabrica diversas piezas. Ismael arma parte de un farol de bronce brillante, al cual empieza a roscar la cresta. Aún con la opaca luz del galpón, nos sigue mostrando su maquinaria, vemos una matriz de un farol a carburo y parte de su caja, además de un tonel sin barnizar.

Antes de partir del taller, entramos en su oficina donde tiene exhibidos dos faroles delanteros de bronce, uno eléctrico y otro de carburo. Ambos están vendidos, uno de ellos a Resistencia. ¿La cifra de cada uno? Alrededor de 700 dólares. Entre otras cosas, nos mostró *books* sobre sus creaciones, una nota en la revista *El Óvalo Azul* y recuerdos varios.

Más tarde fuimos al garage de su casa, a pocos metros del galpón, donde al fin nos encontramos con el Chevrolet Champion 1929 y otros vehículos en los cuales destaca que hizo una gran parte de la restauración (incluida la capota de algunos de ellos). Todo adquirido en la zona. Así terminaron unos 40 minutos y moneadas tan gratificantes que dan ganas de repetirlos en otro momento. Son las 3 de la tarde. Almuerzo y vuelta al pago para concluir una jornada positiva.



Ford T Double Phoebe de 1924



¿Te gustan los autos?

Anotate en el Taller Escuela y los cursos de la Fundación Lory Barra

www.fundacionlorybarra.org / 4707-0221

Camino de la Ribera El Fomentista 150. San Isidro

Libros, manuales, revistas y accesorios de autos

LIBROS, MANUALES, REVISTAS Y ACCESORIOS DE AUTOS

Alcira 1988 10° P. Of. 39 (1088) : Buenos Aires, Argentina
Tel. Ofic. (011) 4372-3028

Cabezas de loros y

En esta ocasión nos ocuparemos de dos camiones emblemáticos en nuestro país, de los pocos consolidados en ese trono virtual de "los mejores camiones de la historia", el Fiat 619 y su hermano de sangre, el 697.

Para explicar el porqué de la comercialización y posterior nacionalización de dichos modelos, tenemos que repasar un poco la historia de la marca en Argentina.

Como hemos citado en otras oportunidades, a fines de la década de 1950 y comienzos de la siguiente, el mercado argentino atravesaba por un proceso de incentivo a las marcas extranjeras para que se radicaran en nuestro país. Así llegaba Fiat junto

a su inmenso grupo empresarial, el cual entre otras actividades se dedicaba a la producción de camiones, maquinaria agrícola, motores industriales y hasta material rodante para ferrocarriles.

El proyecto presentado por el grupo indus-



y televisores

trial para cumplir con las normativas de la radicación, era importar un número importante de camiones de la marca italiana OM (propiedad del grupo Fiat), para luego empezar a nacionalizar sus componentes y producir dichos camiones en el país, pero no contaban con un factor importante para nuestro mercado, la reputación.

Inicialmente, se habían importado algunas unidades Fiat 666, 643 e inclusive 682, teniendo este último un excelente resultado entre los transportistas argentinos. Eso rivalizaba directamente con la idea de producir los OM localmente, ya que si bien se importaron muchos, los resultados, y por ende la reputación, no fueron los mismos.

Si a eso le sumamos que en 1967 la ley de radicación incorporó, mediante el decreto 7921/67, un nuevo apartado en donde el Estado llamaba a licitación para construir vehículos pesados (más de 8 t de carga útil), las cosas estaban más que dadas para que finalmente los Fiat ganasen ese lugar.

A la licitación se presentaron nueve empresas, pero solo dos fueron autorizadas: Fiat y

Deutz. La fábrica italiana puso manos a la obra y para el año 1969 ya tenía definido el modelo a "nacionalizar". Se trataba del 619, en sus versiones N (chasis) y T (tractor).

Las primeras unidades fueron completamente importadas desde Italia, pero de a poco se fue avanzando en la producción local de componentes. Hacia 1970 se incorporaba un tercer integrante a la familia, el 619 N3E de tracción 6x4 (antecesor de los 697).

Una particularidad de estos modelos, era que por la forma de sus cabinas, y el humor de nuestra gente, rápidamente obtuvieron un apodo: "Cabeza de loro".

Pero se avecinaban cambios importantes. Con el mercado totalmente consolidado frente a su rival Deutz, Fiat decidió incorporar las novedades estéticas que se estaban aplicando del otro lado del Atlántico. En 1971 cambió radicalmente el diseño de la cabina, remplazándola por la tipo "H", la cual, debido a sus formas rectas y a su gran superficie acristalada, nuevamente el ingenio local le encontró un apodo: "Televisor".

Los cambios no eran solamente estéticos. Al

LA LINEA MAS COMPLETA EN CABLES PARA BULAS

CAPUCHONES Y TERMINALES ORIGINALES

INDUSTRIA ARGENTINA

CABLO 33

AUTO-MOVIL S.R.L. | Murquiondo 3011/29 - C.A.B.A. | www.auto-movil.com.ar

poco tiempo dejaban de tener su tradicional caja de 4 marchas con la alta y baja a palanca traída de Italia, para montar una caja Eaton-Fuller nacional de 8 velocidades (4 con alta y baja en cada cambio). Además, se nacionalizaron muchas partes del motor y se producía localmente el eje delantero.

Los cambios trajeron las nuevas denominaciones 619 N1 y N2 (la diferencia estaba en la distancia entre ejes), 619 T1 y 697 T.

En 1982, tomó el control de la planta de camiones el Grupo Iveco (Industrial Vehícles Corporation). Este grupo, formado en Europa en 1975, fue el resultado de la unión de las diversas marcas que Fiat camiones tenía alrededor del mundo: OM, Unic, Magirus Deutz y Lancia, entre otras.

Este proceso trajo a la gama algunas modificaciones mecánicas como la caja Eaton-Fuller de 13 marchas y unas franjas decorativas en naranja y tonos de marrón que descendían verticalmente desde el techo al estribo, pero el mercado ya no era el mismo. En ese 1982, Saab-Scania Argentina lanzaba al mercado el 112H, que cuestionó el rei-

nado del 619 en su categoría, a pesar del lanzamiento del Scania 111 en 1976.

Por entonces, el modelo ya no tenía mucho que ofrecer, el paso de los años se delataba en su diseño, así como en el concepto mecánico de no ofrecer Turbo, cosa que sí hacía su competidor.

El certificado de defunción de los 619/697 llegaría en 1992, cuando la nueva ley de reconversión automotriz, obligó a las marcas a renovar su gama de vehículos, así como sus procesos de producción, oportunidad aprovechada por Iveco, para *aggiornar* la gama local, reemplazándola por la ya lanzada en Europa, la Turbo.

Paulatinamente, los 619 serían reemplazados por los 190-29 y 190-33 Turbo, e inclusive se llegaron a vender 619 y 697 con la cabina vieja y accesorios de la nueva gama. Con la desaparición del 697, Iveco dejaría de producir localmente camiones 6x4 durante mucho tiempo, hasta la llegada de la gama EuroTrakker. Pero eso ya es otra historia.



Un museo de leyenda

El 19 de octubre de 2014 fue inaugurado el Museo Bucci en Zenón Pereyra, Provincia de Santa Fe, pueblo natal de los hermanos Clemar y Roland Bucci.



omo no podía ser de otro modo, tratándose de Bucci, un día Domingo del pasado mes de octubre, abrió sus puertas el Museo Bucci, en la Provincia de Santa Fe.

De este modo, la pequeña localidad de Zenón Pereyra, ubicada a doce kilómetros del empalme de la Ruta Nacional 19 con la Ruta Provincial 20 (a unos 30 kilómetros de la ciudad de San Francisco, Córdoba), tiene el orgullo de contar con la primera galería dedicada al deporte motor en la provincia.

El museo es obra de la Fundación Museo

Bucci, creada por Pablo Bucci -bisnieto de Domingo y nieto de Roland-, del apoyo de las hijas de Clemar y del entusiasmo de toda la comunidad de Zenón Pereyra, dirigida por su Presidente Comunal, Sr. Sergio Toledo.

Funciona en un amplio local que fuera un almacén de ramos generales de finales del siglo XIX, propiedad de la tradicional familia Contardi. La sala por la que se ingresa en él recrea la administración del antiguo comercio. En el museo se exhiben una réplica de aquel avión que surcaba el cielo de Santa

42



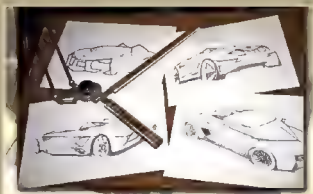
Mercedes Benz 300 SLR Mille Miglia



Dogo SS y Bucci Special



Hudson Bucci de 1927



Bocetos originales del Bucci Special

Fe ofreciendo "vuelos de bautismo", que fue construida en la Universidad de La Plata y cedida a la Fundación, y los autos que la familia conservó como testimonio de su quehacer automovilístico: el Hudson

Bucci de Domingo, el Cadillac 16 C de Clemar, el Mercedes Benz 300 SL Panamericana, los Mercedes 300 SLR 1955 de la Mille Miglia exquisitamente recreados por Clemar, el Dogo presentado en 1970, y el Bucci Special 2013, que fue presentado en el Salón del Automóvil de Buenos Aires en el año 2013.

Dónde y cuándo

Calle 25 de Mayo N° 610

Zenón Pereyra, Provincia de Santa Fe.

Horario:

Sábados y domingos de 15 a 20 h.

Sitio web:

<http://www.museobucci.com/>

La inauguración se llevó a cabo el 19 de octubre en el contexto de la llegada de las "300 Millas de Santa Fe, por los caminos de Domingo Bucci", que desde el día previo, se desarrolló

por unos 20 pueblos y ciudades de la región, y que contó con un nutrido grupo de competidores. Más de 500 personas, entre vecinos, visitantes, autoridades, pilotos y copilotos, y miembros de la organización, compartieron un asado para celebrar la inauguración del museo. ⁴³



Pablo Bucci y allegados en la inauguración



El Bucci Special, obra póstuma de Clemar



Mercedes Benz 300 SL Panamericana



Fachada del museo

Contorneando el p



Entre el 21 de septiembre y el 19 de octubre de 2010, realizamos este sueño que mi esposa y yo teníamos proyectado desde hacía más de 10 años y que llamamos **Travesía Perimetral Argentina y Ruta N° 40**. A bordo de nuestro Fiat 1500 Berlina del año 1966, recorrimos un total de 14736 kilómetros a lo largo de la Capital Federal, 18 provincias y parte del territorio chileno, para unir el continente con la Isla de Tierra del Fuego. Transitamos por caminos de todo tipo: hormigón, asfalto, tierra y ripio, y de diferen-

tes alturas, desde el llano hasta más de 4500 msnm. Disfrutamos de las imponentes bellezas naturales y de la obra tanto del hombre aborigen como del de nuestros días, bellezas que se encuentran a lo largo y ancho del país.

El recorrido se cumplió como estaba previsto en la "Hoja de Ruta" tentativa, donde completamos las 28 etapas previstas. Solo se agregó un día más de "descanso" en Ushuaia para hacer el paseo propuesto por el Tren del Fin del Mundo. También se agrega-

país

Hace cuatro años, Juan Carlos Azcuy y su esposa, María Ángela, ponían en marcha el Fiat 1500 de 1966 para hacer realidad un sueño largamente postergado: un recorrido perimetral por todo el territorio argentino.



ron visitas a lugares no previstos mientras que otras fueron descartadas por encontrarlos fuera de temporada.

Nuestro periplo comenzó en Avellaneda y en el primer tramo llegamos hasta Oberá (Misiones), pasando por Zarate-Brazo Largo. En Yapeyú, visitamos la casa natal del General Don José de San Martín. Desde Oberá, atravesamos Corrientes, Chaco y llegamos por la RN 81 a Las Lomitas (Formosa) donde descansamos. Luego arribamos a Salta. Pasamos la noche para luego continuar a través

de Campo Quijano, San Antonio de los Cobres y el Viaducto la Polvorilla. De ahí tomamos la nueva RN 40 a Susques. Como la altura, la soledad, el ripio y el estrés nos trataron, mal decidimos tomar la RN 52 hasta la RN 9 y arribar a La Quiaca por mejores rutas y más pobladas. Hicimos noche. Visitamos Yavi, bajamos por la RN 9, cruzamos Abra Pampa hasta Salta y pernoctamos en Cerrillos. Al día siguiente, tomamos la RN 68 hasta Cafayate y nos encontramos nuevamente con la RN 40, la cual recorrimos hasta



el viejo final en Punta Loyola (Santa Cruz). Pasamos por hermosos lugares, visitamos iglesias y museos. Recorrimos Las Leñas, el Pozo de las Ánimas, Laguna de la Niña Encantada y los alrededores de Bariloche donde descansamos. Atravesamos El Manso, El Bolsón, Esquel, Perito Moreno, Los Antiguos, Lago Viedma, El Chaltén, Lago del Desierto y pernoctamos en el Parador La Leona. Recorrimos Lago Argentino, El Calafate, todos los glaciares de la zona, Río Turbio, El Zurdo y Río Gallegos. Cruzamos a Chile por el Estrecho de Magallanes hasta San Sebastián, hicimos noche en Tolhuin y visitamos Lago Fagnano. Luego, arribamos a Ushuaia. Pasamos dos días y realizamos la travesía con El Tren del Fin del Mundo. Estuvimos en Lapataia donde finaliza la RN 3. De allí subimos hasta Tres Arroyos (Buenos Aires), luego de atravesar Comodoro Rivadavia, Fitz Roy y la Península de Valdés. El último tramo incluyó Necochea, Mar del Plata, San Bernardo y, finalmente, Avellaneda. El Fiat sufrió cuando le tocó transitar por el

ripió. Nosotros también. Debido a que la baja altura del auto no nos permitía andar por la huella, debimos transitar con dos ruedas sobre el lomo central y con las otras dos girando por encima de los lomos exteriores. Como consecuencia, surgieron algunos inconvenientes. Se cortó una bisagra delantera del capot que soldaron en La Quiaca. Por una pinchadura en el radiador de agua, reparamos en Mendoza. Una vagueta inferior se soltó por los pedrazos y viajó dentro del auto de ahí en más. Después del Lago del Desierto, se desbocaron los bulones que soportan el tren delantero al falso chasis, a causa del duro ripio y el óxido que no se ve. En Calafate nos hicieron una excelente reparación, quien la realizó tenía vasta experiencia ya que eran muy comunes estos inconvenientes en esa zona. Además, se cortó el tornillo que soporta el regulador de la correa del alternador; viajó apoyado en el block casi todo el camino. En todo el trayecto pinchamos solo dos neumáticos. Dos cubiertas se deformaron por los pozos de la Ruta Nacional 3 y fueron



Autopartes hechas manualmente para autos clásicos

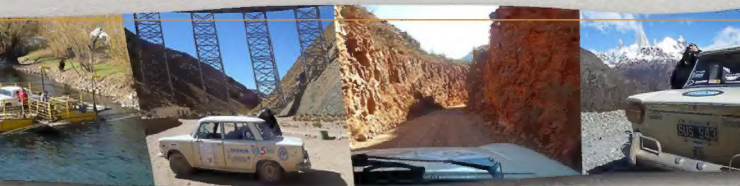
Más de 200 repuestos de Ford T, Ford A, Ford V8, Chevrolet y otros clásicos

Trabajos especiales para hot rods, motos y autos clásicos





www.enriqueorfibre.com.ar / quiqueorfibre@hotmail.com / 4697-5692



reemplazadas por los dos auxilios que llevamos. Eso fue todo. Lo demás fue reparado. La tripulación sufrió el mayor apunamiento en el tramo Salta - San Antonio de los Cobres - Viaducto La Polvorilla - Susques (Jujuy); cuando llegamos a los 4300 msnm. El resto del trayecto, sin inconvenientes. Quien mas sufrió el traqueteo fue la computadora, dejó de funcionar en Susques.

Los caminos en un futuro cercano serán casi todos asfaltados. En Entre Ríos y Corrientes, la Ruta Nacional 14 (RN 14) se estaba reconstruyendo en sectores, por lo tanto, se debía bajar a caminos alternativos y volver a subir, todo muy lento y con mucho cuidado. Algo similar ocurrió en la RN 40. En todas las provincias se están construyendo los nuevos pisos, por eso debimos transitar por recorridos alternativos de ripio en muy mal estado. Igual situación se presentó en la Ruta Nacional 3 que presentaba partes muy poceadas que se estaban reasfaltando.

Por lo demás, fue solo disfrutar y descubrir espectaculares lugares de la Argentina,

todos muy maravillosos.

Como corolario, lo que más nos maravilló de esta **Travesía Perimetral Argentina y Ruta N° 40** fue el acceso al Lago del Desierto. Desde El Chaltén (Santa Cruz), a la izquierda del camino de un muy desaparejo ripio, el Monte Fitz Roy. A la derecha, el Río de las Vueltas, un rápido con todo, y el Cerro Boneté, en el camino la cascada Chorrillo del Salto. Por último, el ascenso en caminata al Monte Fitz Roy para finalmente descubrir el maravilloso Lago del Desierto.

Les aseguro, les imperdible!

En todo el periplo, que se extendió por 29 días, se tomaron 9373 fotos y se filmaron 5 videos; consumimos 1430 litros de nafta y 12 litros de aceite. La velocidad normalmente fue de 120 km/h y el motor giraba aproximadamente a 4500 rpm.

Por los lugares imposibles por los que transitó, con superficies complicadas y cuestas empinadas, nada fáciles para un auto de 44 años, y por su color blanco, le dimos a nuestro Fiat el apodo "Tractorcito de marfil". ❄

FABRICAMOS FUNDAS A MEDIDA

Covermatic

TU AUTO A LA SOMBRA TODOS LOS DIAS Y EN CUALQUIER LUGAR

Telas para cada tipo de necesidad

Tel: 3530-2546

info@covermatic.com.ar
www.covermatic.com.ar

DESCUENTO ESPECIAL A CLUBES DE AUTOS

Classic Cars

Tapicerías Artesanales

Tapicería de autos antiguos y clásicos

Capotas - Tapizados de cuero

classiccars, tapiceria@hotmail.com facebook/classiccars.tapiceria

Tel: 4738-6884 / Cel: 15-5016-4526

Marergo 4301 esq. Las Heras. Villa Ballester (1653)

12 . ABRIL . 2015



José Miró y Ruta Provincial 7. Francisco Álvarez. Moreno
(Al lado del Club de Campo "La Tradición")